



70-Jahre D-Day Normandie

1. Tag 5.06.14

Organisiert von Cosmos Reisen und unter dem Patronat von CAF Swiss Wing traf sich am Donnerstagmorgen um 9 Uhr eine illustre Schar in der «By By» bar im Flughafen Kloten. Da es noch zu früh für ein Cüpli war, wurde Kaffee bestellt und anschliessend begrüsst uns unser Reiseleiter Peter Winkler herzlich. Die Reisegruppe umfasste 32 Leute, wovon 20 aktive Mitglieder des CAF waren. Nach ersten Infos über den Tagesablauf machten wir uns gemeinsam auf den Weg zum Gate, wo wir pünktlich um 10 Uhr 10 ins Flugzeug einsteigen konnten.

Punkt 12:00 Uhr kamen wir nach einem problemlosen Flug mit üppigem Brunch (in Form eines Guetzlis) in Paris an, wo uns unser Busfahrer Mike bereits erwartete. Nun ging's flott auf der Autobahn der Seine entlang Richtung Normandie. Dank kleinem Umweg Richtung Le Havre konnten wir zuerst über die Hängebrücke Pont de Tancarville (Bj 1959/1420m lang)

und anschliessend über die sehr beeindruckende Schrägseilbrücke Pont de Normandie (Bj 1995 / 2143m lang) fahren. Weiter ging's dann Richtung Cherbourg via CAEN und Bayeux auf der Autobahn, wo wir kurz vor sieben Uhr im Hotel eintrafen. Nach einem gemeinsamen Nachtessen im Hotel und einem landestypischen Verdauungsschnaps war bald Schlafenszeit, da für morgen bereits um 08:15 Motor angesagt war.

2. Tag 06.06.14

Pünktlich um 08:15 Uhr stand unsere Reisegruppe nach dem Frühstück beim Car und nach erfolgreicher Bestandskontrolle ging die Fahrt Richtung der bekannten Örtlichkeit **Sainte-Mère-Église** los. Wie bestellt trafen wir zu den Feierlichkeiten inkl. Ansprache, Musikkorps und vielen Schaulustigen ein. Weiter ging's zu Fuss zur berühmten Kirche mit dem Fallschirmspringer auf dem Kirchendach, und er hing tatsächlich da. Etwas angejährt aber immer noch gut im Schuss. Trotz der doch schon etwas langen Kolonne von Eintrittswilligen, entschlossen wir uns zum Besuch des z.T. neuen AIRBORNE-Museums auf einer 3000m² grossen Anlage.

Der Neubau ist super und so mit neuester Audiotechnik ausgestattet, dass sich der Besucher 1944 am Ausstiegs-luck mit Wind von der C47 wähnt. Ein paar Meter ausserhalb des Museums-geländes schlenderten wir dann



durch ein grosses Camp mit vielen alten Fahrzeugen, Tanks und Zelten. Die Camper waren alle in alten Uniformen und mit vielen Ausrüstungsgegenständen der Landung bekleidet und sogar eine Nonne fehlte nicht.

Unser Car fuhr uns dann nach **Sainte-Marie-du-Mont** zum alten Herrschaftshaus von Ray Mitchell. Da wir zeitig angekommen sind, machten wir noch einen Abstecher zum Army-Camp rund um die Kirche des Ortes, wo es auch einen gut sortierten Army Laden hatte, in dem der eine oder andere doch einiges an Euros liegen liess. Zurück auf dem Anwesen von Ray erzählte er die Geschichte des Gehöfts. Dies wurde von den Nazis als Kommandoposten requiriert und nach der Landung längere Zeit als Hauptquartier der 101st Airborne Div genutzt.

Inhaltsverzeichnis

D-Day	Seite 1
Korea, Jet's im Einsatz	Seite 5
KAPO Aargau	Seite 7
Im Haslital	Seite 8
Biel-Kappelen	Seite 10
Zufikerfäscht	Seite 11
News / Veranstaltungen	Seite 12



Die Reisegruppe vor dem Gebäuden von Ray Mitchell

Leider verzögerte sich der Lunch wegen eines Stromausfalls in der Küche längere Zeit, sodass wir in der Zwischenzeit die vorbeifahrenden Kolonnen der alten Militärfahrzeuge sowie das Privatmuseum von Ray bestaunen konnten. Das Essen hatte zwar lange gedauert, war aber dafür superfein und der Wein ebenso.

Nun ging's direkt Richtung Cherbourg und der vorgesehene Besuch von UTAH Beach wurde auf den nächsten Tag verschoben. Unterwegs besuchten wir dafür den eindrücklichen deutschen Soldatenfriedhof von ORGLANDES. Auf diesem Friedhof ruhen 10152 deutsche Soldaten, davon viele im Alter von nur 18-19 Jahren.

Das Abendessen nahmen wir dann gemeinsam im nahe gelegenen Steakhaus «Buffalo Grill» ein. Der kurze Spaziergang zurück zum Hotel tat auch sehr gut, da der Bauch voll war und der Kopf voller Eindrücke des Tages.

3. Tag 07.06.14

Der Morgen war sehr frisch, was nicht nur auf die frühe Stunde zurückzuführen war. Unser Busfahrer brachte uns via Sainte-Marie-du-Mont zum

UTAH Beach. Hier konnten (dürften) wir das erste und letzte Mal unsere Schirme öffnen für einen kurzen Regenschauer. Nach dem Besuch des hart umkämpften Strandabschnittes der amerikanischen 4. Infanterie Div mit den Denkmälern, dislozierten wir ins nahe Museum, das pünktlich um 09:30 Uhr öffnete und die regennassen Besucher einliess. Der kurze Regenschauer hatte sich wiederholt.

In chronologisch aufgebauten Abschnitten auf über 3000m² Ausstellungsfläche zeigt das Museum die Ereignisse vom 6. Juni 1944 auf. Nebst einem Bomber B-26 ist das Ausstellungsgut mit vielen authentischen Gegenständen wie Karten und Angriffsplänen etc. reich bestückt. Die von General Bradley angeführten Truppen forderten zu Beginn der Offensive, dank einer äusserst starken deutschen Abwehr, einen hohen Blutzoll.

Weiterfahrt zum strategisch wichtigen Stützpunkt der deutschen Festungswerke in **Pointe du Hoc** an der normannischen Küste. Die ganze Landschaft ist noch von tiefen Kratern der alliierten Bombardements übersät und äusserst massive Betonresten der Heeresküstenbatterie sind noch zu sehen. Am späteren Nachmittag, als wir schon weggefahren waren, hat eine Enkelin des damaligen Kommandanten des 2. Ranger-Bataillon Col. J.E. Rudder am Mahnmahl einen Kranz niedergelegt.

In nun dichterem Verkehr, mit teilweise Stau, fuhren wir nun an der Küste entlang nach Arranches. Viele Häuser in den Dörfern entlang der Strasse waren beflaggt. Das kleine Küstenstädtchen platzte aus allen Nähten, da ca. 50 000 Zuschauer ebenfalls die Flugvorführungen einer Lancaster sowie der «Patrouille de France» sehen wollten. Lunch und Getränke waren nur nach längerem warten erhältlich, wenn überhaupt. Leider war auch das Museum mit dem 360° Panoramakino zum Bersten voll. Trotzdem guter Überblick über die Resten der künstlichen Hafenanlagen und Gespräche mit vielen Veteranen, die zu dieser (wohl für sie letzte) Feier in die Normandie kamen. Die Rückfahrt dauerte den Zuschauern entsprechend und mit provozierten Staus der hoffnungslos überforderten Gendarmen lange und wir waren froh, als



nach ca. 4h Fahrt unser Hotel in Sicht kam. Da die Auswahl nicht gross war, traf sich die eine Hälfte im Hotel und die andere im «Buffalo Grill» zum Nachtessen. Bei einem heimischen Schlummertrunk an der Hotelbar wurden die Eindrücke nochmals Review passiert.

4. Tag 08.06.14

Der letzte (und auch längste) Tag brach an und nach dem problemlosen Auschecken im Hotel fuhr uns unser Bus nach **Colleville-sur-Mer** zum grossen Friedhof der Amerikaner. Auf 70ha mit 9387 Grabsteinen ruhen hier die Gefallenen in einer wunderschön angelegten und gepflegten Anlage. Am Vortag fanden hier die Feierlichkeiten mit den vielen Staatsgästen und Veteranen statt. Nebst dem grossen Ehrenmal befindet sich auch noch der Garten der 1557 Vermissten hier, deren Namen in Tafeln eingraviert sind. Die Sicht über die Küste und das Meer ist fantastisch und gibt dem Ort etwas sehr edles und würdiges.

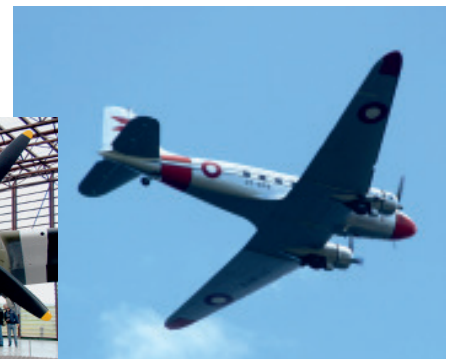
Nach dem etwas bedrückenden Friedhofsbesuch hatten wir noch etwas Zeit, um das neue OVERLORD Museum ebenfalls in Colleville sur Mer zu besuchen. Die einzigartige Ausstellung hat über 10 000 Objekte, die einen wichtigen Teil der Schlacht in der Normandie bis zur Befreiung von Paris nacherzählen. Mit mehr als 35 verschiedenen Fahrzeugen, 50t Panzern und Kanonen präsentiert das Museum einen guten Überblick der sechs im besetzten Frankreich anwesenden Armeen.

Der Schlusspunkt unsere Reise folgte in **Ranville-Benouville** mit dem Besuch des PEGASUS MEMORIALS. Die britische 6. Luftlandedivision führte den Angriff auf diese Brücke aus. Mit Fallschirmjägern und mit vielen Lastenseglern wurde die Brücke und die umliegenden Ortschaften in erbitterten Kämpfen befreit. Im Mu-

seum und auf dem Freigelände waren ein sehr guter Film der Operation sowie die Brücke und ein Replikat des Horsa Lastenseglers zu sehen. Leider waren wir hier wie in Arromanches nicht die einzigen Besucher und so war Geduld gefragt beim Essen holen oder in den diversen Andenkenshops. Dann hiess es Abschied nehmen und der Bus brachte uns zum Flughafen in Paris, wo wir von Air France einen sehr speditiven «Check-in» erhalten haben, so dass noch genügend Freizeit fürs Shopping übrig blieb. Der Rückflug verlief problemlos und nach einer etwas holprigen Landung (weibl. Capt!) waren wir wieder in Zürich.

Es waren vier Tage mit sehr vielen Eindrücken und Erlebnissen. Die Reiseleitung durch Peter war sehr kompetent und wir waren immer gut informiert. Störend waren einzig die vielen Leute, was allerdings bei einem 70 Jahre D-Day Jubiläum zu erwarten war.

Peter, Dani und Rita





*Auch ich grüsse und danke. Ich hatte die Qual der Wahl: aus den unendlich vielen Fotos konnte ich nur eininige auswählen. Wenn sie mehr sehen möchten, nehmen sie bitte Kontakt mit Rita auf.
(Red.)*

report



Korea

Die Grundfarbe weiss ist ein Symbol für Reinheit, die Koreaner tragen traditionell weisse Kleidung. Das rot-blau (Eum und Yang) Symbol steht für das Universum.

Die umgebenen Symbole, von links oben im Uhrzeigersinn bedeuten: Himmel, Wasser, Erde und Feuer.

Düsenjäger im Einsatz

Teil 2

Im ersten Teil haben wir kurz die Grumman F9F Panther im Allgemeinen und die Ausbildung der Piloten beleuchtet. Obwohl die American F-86 zur selben Zeit entwickelt wurde, kam die F9F zuerst in den Einsatz. Die Navy braucht robuste Flugzeuge und die F9F war eines – die Navy ist und war immer zuerst im Einsatz.

Wie fliegt/operiert man die F9F? (gekürzte Beschreibung)

Nach dem «outside check», also Schutzkappe vom Geschwindigkeitsmesser entfernt, Flugzeug sauber von Schmutz und Eis, keine Steine in Front des Flugzeuges (wegen Ansaugen durch das Triebwerk) und die Scheiben sauber. Dies ist ein wichtiger Punkt, denn eine Mücke auf der Scheibe kann man kurz mit einem Flugzeug verwechseln.

Anmerkung. Ich werde im Folgenden einige englische Bezeichnungen für Instrumente und Prozedere verwenden, denn die Übersetzung ins Deutsch ist zu aufwändig für mich.

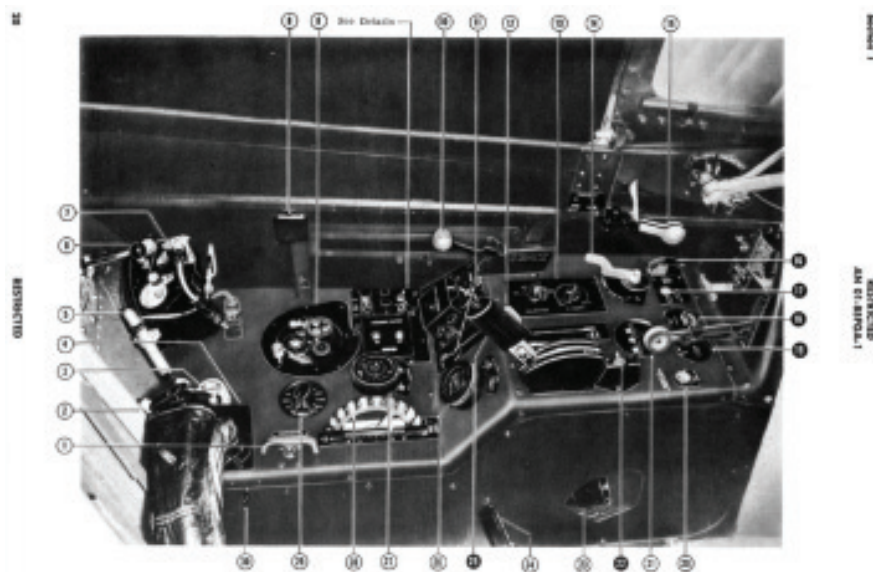


Figure 18. (Sheet 1 of 2 Sheets) Cockpit Interior—Left Side, Allison Ser No. 122040-122049, 122016-122023, Inclusive

Über die eingebaute Leiter klettert man ins Cockpit, die Gurten werden am richtigen Ort eingeklinkt, Sauerstoffmaske angeschlossen und geprüft, Kniebrett in der richtigen Position - und man war bereit. Zuerst schaut man, ob alle Schalter auf «AUS» sind, speziell die Hauptschalter für die Bewaffnung und die der Kanonen. Das Überprüfen der Munitions-Dotation ist sehr wichtig. Wenn nicht volle Munition geladen wurde (Übungsflüge), musste Ballast mitgeführt werden, damit der «Center of Gravity» innerhalb des Limit bleibt. Die vier Kanonen werden mit je 190 Geschossen gefüttert. Um Störungen zu vermeiden, werden diese 20mm-Kanonen elektrisch beheizt. Dieses Kälte-Problem hatte auch unsere Moran DH-405 am Anfang ihres Einsatzes, viele Waffenstörungen waren die Folge.

Die externen Stromquellen müssen angeschlossen sein, eine für das Bordsystem und die zweite für den Engine Start. Dann folgen die üblichen Checks wie Clock, Altimeter, Gyro, Radios, Battery ON usw.

Das Starten des Allison-Triebwerks war sehr einfach. Man brauchte eine elektrische Aussenbordanlage. Wenn der Startschalter gedrückt wurde, beschleunigte das Triebwerk sehr schnell

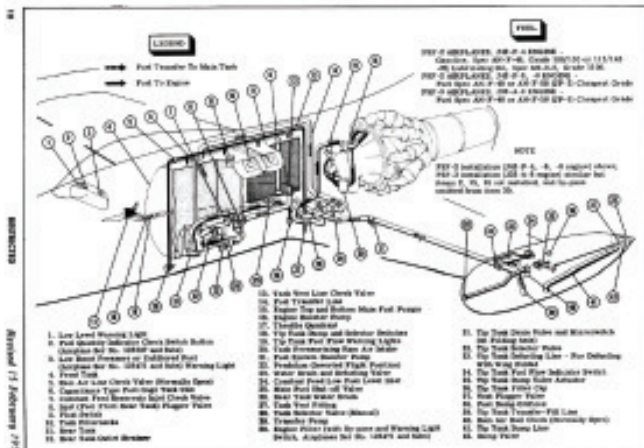
auf 8-10%. Der Gashebel wurde in Startposition gebracht. Diese Aktion öffnete das Treibstoff-Hochdruckventil und aktivierte die Zündung. Die Abgastemperatur stieg auf 400°C und der Gashebel musste in die Leerlaufposition gebracht werden. Drehzahl bei Leerlauf 28%. Zum Rollen brauchte man etwa 51%.

Anm. Red.: Die Leistungsangaben im Cockpit wurden mit % angegeben. Das Allison J-33-A Triebwerk leistete 100% Leistung bei 11'500 U/min und erreichte 27.8 kn / 2834 kg Schub. Im Vergleich: Grippen = 64 kn ohne und 98 kn mit Nachbrenner, Boeing 777 = 512 kn / 52209 kg Schub.

Für Richtungsänderungen beim Rollen brauchte man die Bremsen. Die Räder konnten einzeln abgebremst werden. Die Rollzeiten wurden so kurz als möglich gehalten, denn jede Minute am Boden verkürzte den Aktionsradius um 2.5 Meilen. Nach dem Triebwerkstart wurden die Aircondition/Druckkabine, elektrische und hydraulische Systeme überprüft.

Die Checkliste hatte man im Kopf und man überprüfte die Schalter nach einem genauen Prozedere. Von links nach rechts überprüfte man jeden Schalter und jedes Instrument schön

der Reihe nach. Man wusste, wo die Schalter stehen mussten (EIN/AUS) oder welchen Wert die Instrumente anzeigen mussten. Natürlich waren Checklisten an Bord, die man aber nur selten oder im Notfall benutzte. Das «left to right procedure» wird heute noch angewendet und ist verbreitet. (Mache ich manchmal auch so).



Bei normalem Start wurde in der ersten Phase das Flugzeug mit den Bremsen gesteuert. Nach etwa 70 kt wurde das Ruder wirksam. Die Abhebegeschwindigkeit bei einem Startgewicht von 17'000 lbs betrug 115 Knoten (kt), wobei bei 105 kt durch leichtes Ziehen am Steuerknüppel sich das Bugrad

vom Boden löste. Dies war verifizierbar durch eine starke Reduktion des Lärms und der Vibrationen.

Das Fahrwerk wurde sofort eingezogen und die Klappen bei 130-150 kt. Man beschleunigte sehr schnell auf 330 kt, dies war die beste Steiggeschwindigkeit.

Mehr im nächsten Contact
Col Werner Meier



Werner Meier (li) mit Scott MacLeod. Er war LtCdr bei der NAVY und flog diese F9F im Korea-Krieg. Ausgestellt im «Valiant Air Commant Warbird Museum» Titusville / FL. Scott hat mir viel erzählt über die F9F

Die Geschichte Korea Teil 2

- 1876 Japan erzwingt die Aufhebung der Isolation, Öffnung der Häfen für fremde Mächte
- 1894–1895 chinesisch-japanischer Krieg um den Einfluss in Korea, China unterliegt und muss die japanische Oberherrschaft in Korea anerkennen.
- 1904–1905 russisch-japanischer Krieg um den Einfluss in Korea, Russland unterliegt.
- 1910 Japan annektiert Korea als Generalgouvernement Chōsen (Choson), Ende der Yi-Dynastie.
- 1945 Ende des Zweiten Weltkriegs, Japan kapitulierte, Korea wird längs des 38. Breitengrads geteilt, der Norden wird russisch besetzt, der Süden durch die USA.
- 10.05.1948 Wahlen in ganz Korea für eine handlungsfähige Regierung, Nordkorea boykottiert die Wahlen.
- Juli 1948 neue Verfassung für Korea
- 15.08.1948 in Folge der Wahl wird (nur in Südkorea) die Republik Korea proklamiert.
- 09.11.1948 in Nordkorea wird die Volksdemokratische Republik Korea proklamiert.
- 25.06.1950 nordkoreanische Truppen marschieren in Südkorea ein, es entwickelt sich ein grösserer Konflikt, in den ausser Südkorea auch China die USA und jeweilige Verbündete mit hineingezogen werden.
- 27.07.1953 Waffenstillstand von Panmudjom, das Land bleibt entlang der Waffenstillstandslinie zwischen Nord- und Südkorea geteilt.
- 1961 Militärputsch
- 1963 Präsidentenwahlen
- 1965 Wiederaufnahme diplomatischer Beziehungen zu Japan
- 1966 Südkorea beginnt sich am Vietnamkrieg zu beteiligen
- 1972 Kriegerrecht, neue Verfassung, Präsidialdiktatur
- 1979 Militärputsch
- 1985 kleinere Abkommen zwischen beiden Koreas

Erlebnisreisen für Fliegereibegeisterte!
Für Kenner von Spezialisten mit Herzblut zusammengestellt.

Acapa Tours GmbH, Geschäftsstelle Aarberg:

cosmos
Tours Groups Incentives

Cosmos Tours, Mühlaudamm 6, 3270 Aarberg, Tel. 032 392 75 80 / Fax 032 392 75 81
E-Mail: info@cosmos-tours.ch / www.cosmos-tours.ch

report



Am 14. Mai 2014 erwartete Wm mbV Bernhard Graser, Dienstchef Stv. Medien und PR insgesamt 10 interessierte CAF-Mitglieder zur Führung durch verschiedene Abteilungen im Hauptquartier der Kantonspolizei Aarau und durch das dortige Polizeimuseum.

Im Rahmen der hochkompetenten, interessanten und aufschlussreichen Führung brachte er uns Einsatzgebiete der Polizei wie Einbruchskriminalität, Ordnungsdienstesätze (Demos, Matches), Interventionseinsätze der Sondereinheit ARGUS, Einsätze bei häuslicher Gewalt (2013: 1475 Hilferufe), Waffensicherstellungen, Häftlingstransporte, Ausrücken bei Suiziden, bei Bränden, bei Grossereignissen (Aufzählung nicht abschliessend!) nahe.



Diese Werkzeuge wurden den «bösen Buben» abgenommen.

Etwas vertiefter ging er dabei auf das Problem der häuslichen Gewalt ein, wo die Ausrückenden vielfach auf schier unlösbare Verhältnisse treffen und menschlich wie auch persönlich öfters stark gefordert werden.

Rund 600 Kantonspolizistinnen und -polizisten sorgen zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen der Regionalpolizeien täglich dafür, dass sich die Aargauer Bevölkerung sicher fühlen kann. Am Schluss der Führung stand der Besuch des kleinen aber feinen Polizeimuseums an. Dieses widmet sich der Polizeigeschichte von 1803 bis heute. Alte Bewaffnungen und Uniformen der Landjäger waren zu sehen, Stories über Falschgeld, Kapitalverbrechen, Drogen (Missbrauch, Handel und Transport) nach zu vollziehen. Wer wollte, konnte ein bisschen Gänsehaut kriegen!

Wm Graser, so hat es sich im Gespräch heraus gestellt, kennt sich bestens im Thema «Flugzeuge/Bomber im WW II» aus. So recherchierte er den Abschuss des schwer beschädigten US-Bombers über Würenlingen; einer B-24G Liberator mit dem Namen «Maiden America», einem Flugzeug der 723rd Squadron am 25.12.1944 und bekam dadurch Kontakte zur 450th Bomb Group Memorial Association.

Der Anlass wurde mit einem feinen Nachtessen im City Tower Member Club, Aarau abgeschlossen. Unser Kassier Kurt Bolli ist dort Mitglied und so konnten wir von seiner «Connection» profitieren.

Am 22. Mai 2014 erwartete Adj Mike Schibler, Dienstchef Koordination, Mobile Einsatzpolizei (MEPO) acht CAF-Mitglieder und begrüßte diese im Briefingraum der MEPO. Diese ist, zusammen mit der Verkehrsleit-



zentrale und einem grossen Fahrzeugpark, in einem 1996 erstellten Bau in Schafisheim direkt an der Autobahn untergebracht. Der direkte Autobahnanschluss ist auch der Grund warum diese Dienststellen dezentral liegen. Im Haus selber arbeiten rund 200 Personen, ca. 150 davon bei der MEPO. Adj Schibler informierte packend, interessant und ausführlich über die Hauptaufgaben der MEPO: Alarme, Intervention, Verkehr und zeigte anhand plastischer Erklärungen mögliche Einsatzszenarien, erklärte uns wo und wie Verdächtige polizeilich erfasst werden, zeigte uns den eindrucklichen Fahrzeugpark und wir erfuhren, dass die privat anmutenden aber technisch hoch gerüsteten (Polizei-) Autos tagtäglich im Einsatz stehen und in unterschiedlichen Intervallen immer wieder andere Nummernschilder tragen.

Die Verkehrsleitzentrale erklärte uns ein Kollege von Adj Schibler, sachkundig, unaufgeregt, kompetent. Eindrücklich die unzähligen Monitore von Verkehrsknotenpunkten, Autobahn- und Tunnel-Abschnitten in Echtzeit. Die im Kanton verkehrenden Polizeifahrzeuge können, ebenfalls in Echtzeit, auf einer grossen Karte festgehalten werden, so dass notwendig werdende Dispositionen sofort verfügt werden können.

Der Anlass wurde in einer nahe gelegenen Pizzeria in angenehmer, kollegialer Stimmung abgeschlossen.

Col Hansjörg Engler

report

Im Haslital

war ich soweit ich mich erinnere, seit meiner Kindheit nie mehr gewesen – und das ist nun doch schon einige Jahre her. Zum Anlass des Flugnostalgietages wollten wir uns die Gegend natürlich auch noch etwas ansehen. Deshalb reisten wir schon am Vortag über den eindrücklichen Sustenpass an und zwängten uns auch gleich noch durch die Aareschlucht. Nebst diesen beiden Höhepunkten bot die Landschaft natürlich viele lohnende Aussichtspunkte, die wir ausgiebig genossen.

Ich war mir nicht sicher, was diese Veranstaltung bringen würde, denn in den dürftigen Beschreibungen las man nur, dass die Junkers Ju-52 Rundflüge machen sollte und dass man auch die Super Constellation erwartete (mit der man allerdings nicht mitfliegen konnte). Ansonsten war noch erwähnt, dass «nostalgische Kleinflugzeuge» landen sollten und dass eine Modellfluggruppe eine Flugvorführung abhalten würde.

Als wir am Morgen das erste Flugzeug hatten anfliegen sehen, machten wir uns ebenfalls auf zum Flugplatz. Schon überflogen uns zwei Pilatus P-3 und man sah von der Barriere aus, welche die Zufahrt sperrte, wenn Flugzeuge landeten, dass nebst der Ju-52 auch schon einige der «nostalgischen Kleinflugzeuge» angekommen waren. Dann ging es wirklich Schlag auf Schlag und die Barriere konnte praktisch nicht mehr aufgemacht werden. Boeing Stearman, Travel Air 4000, Globe Super Swift, Stampe, Pilatus PC-9, Piper L4, D.H. Chipmunk, Luscombe 8A – da kamen wirklich einige sehr interessante Flugzeuge zusammen. Dann kam die elegante Super Constellation. Ein herrlicher Anblick und vermutlich das grösste Flugzeug,

welches je in Meiringen gelandet ist. Auch ihr sah man an, dass der starke Seitenwind nicht angenehm war. Der Stand des CAF Swiss Wing war prominent vor dem Hangar platziert und mit Theo Arter, Hansjörg Engler und Josi sowie Marc Lienhard und Däni Minder kompetent besetzt.

Wer noch fehlte, war die Stinson mit Ruedi Lang. Ruedi und sein Passagier trafen sich kurz vor 09:00 im Briefingraum des Flugplatzes Birrfeld, mit der Absicht, um neun Uhr in Richtung Luzern -Brünig zu starten. Der Brünig war wegen der Bisenlage wolkenverhangen und im Mittelland hingen tiefe Wolken, jedoch mit Löchern dazwischen und die Bodensicht war gut.

Die Stinson startete kurz nach 09:00 und flog via Langenthal nach Burgdorf und von dort im Zick-Zack zwischen Hügeln und Wolken in Richtung Thun. Ab Thun war das Wetter problemlos, Basis ca. 800 m. Kurz vor Thun wurde das kleine grüne Flugzeug praktisch auf der selben Höhe von der Super Constellation überholt - Ein prächtiges Bild! Über Interlaken befahl der «Turm Meiringen» der Stinson zu warten. Ruedi setzte zu einem Holding an und hörte, dass der



Controler der Besatzung der Super Constellation einen Wind von 060° mit 17 bis 22 Knoten nannte und die Landefreigabe auf Piste 28 durchgab; also zuviel Rückenwind und massiver Seitenwind. Als man von diesen starken Winden hörte, bereitete man sich in der Stinson schon einmal geistig auf ein Mittagessen in Bern vor, da eine Landung bei den vorherrschenden Bedingungen auf Piste 28 zu riskant gewesen wäre.

Per Funk liess sich Ruedi den Wind bestätigen und fragte ob er ebenfalls auf Piste 28 landen müsse. Die Freigabe kam aber für Piste 10, mit einer Windangabe von 030° mit 10 Knoten. Ruedi verstand die Welt nicht mehr. Als sie dann anflogen, vor und hinter ihnen weitere Oldtimer Kleinflugzeuge, war es über der Piste fast Windstill. Erst nach der Landung lernte Ruedi, dass bei Bise im Kessel von Meiringen über der 2 km langen Piste massive Winddifferenzen herrschen würden. Und die Super Constellation musste ultimativ auf der Piste 28 anfliegen, wegen zu hohem Gelände vor der Piste 10, das die Kleinflugzeuge elegant umfliegen konnten.

Während die Ju.52 bereits zu den ersten Rundflügen gestartet war trafen auch drei Antonov An-2 mit ihren Gästen in Meiringen ein und kurz darauf folgte die «Classic Formation»

mit den auf Hochglanz polierten beiden Beechcraft 18 und der DC-3. Mit der einfliegenden Beechcraft 18S von Carlo Ferrari waren dann alle drei Beechcraft 18, die aktuell in der Schweiz fliegen in Meiringen eingetroffen. Und als dann auch noch die Max Holste MH.1521 von Lukas Schatzmann gelandet war, befanden sich insgesamt 21 Sternmotoren auf dem Platz – so etwas kommt heutzutage in der Schweiz praktisch nicht mehr vor.

Da der Flugplatz Meiringen nun eine der letzten drei noch verbliebenen Basen der Schweizer Luftwaffe ist, war diese in der «Flightline» natürlich ebenfalls präsent. Eine Alouette III und eine F-5E Tiger waren ausgestellt und die Besucher konnten sogar im Cockpit Platz nehmen. Es kam mir vor, als könnte man die Frustration der Luftwaffe nach der Ablehnung des Gripen-Kaufes in der kürzlichen Volksabstimmung förmlich spüren: Kein Pilot war da, der mit Stolz den Besuchern seine Maschine erklärt hätte – die beiden Flugzeuge waren «unbegleitet» abgestellt worden. Wenn man bedenkt, dass gleichzeitig in Locarno eine grosse Flugshow zum

Anlass des 75 jährigen Bestehens des dortigen Flugplatzes stattfand, so ist die Präsenz einer derart grossen Anzahl historischer und seltener Flugzeuge in Meiringen wirklich erstaunlich. Wahrscheinlich hat man auch nicht unbedingt mit grossen Zuschaueranzahl gerechnet. Die Schlange am Ver-



pflegungsstand war auf jeden Fall sehr lang und im nahegelegenen Restaurant Rössli war die einzige Angestellte mit der unerwarteten Gästeschar ziemlich gefordert, wenn nicht sogar überfordert.

Im Laufe des Nachmittags hatten wir dann genug Flugzeuge gesehen und machten uns noch zu einer Besichtigung der berühmten nahegelegenen Reichenbachfälle auf. Auch wenn der Wasserfall bei weitem nicht so impo-

sant war, wie dies auf einem in der Bergstation aufgehängten Plakat aus dem frühen 20. Jahrhundert dargestellt wurde, so war es doch ein guter Abschluss des ereignisreichen Tages. Bis zum Rückflug von Ruedi mit der Stinson um ca. 16:00 hatte das Wetter aufgeklart, der Brünig war jedoch immer noch halbwegs geschlossen und die Bise blies auch noch mächtig über das Bernerobertland. So beschloss Ruedi den selben Weg, wieder über Thun, Burgdorf zurück ins Birrfeld, unter die Flügel zu nehmen. Bis Interlaken wurden sie ziemlich durchgeschüttelt und danach beruhigte sich die Lage und sie erreichten schon bald den Heimatflugplatz im Birrfeld.

Den Organisatoren des Anlasses gebührt ein ganz herzlicher Dank – und auch den vielen Piloten, ohne die das Haslital zwar sicher einen Besuch lohnt aber auf jeden Fall an diesem Wochenende um eine herausragende Attraktion ärmer gewesen wäre. Und aus der Sicht des CAF Swiss Wing gebührt ebenfalls ein herzlicher Dank der «Standbesatzung» die den Verein der Öffentlichkeit präsentierte.

Kuno Gross und Ruedi Lang

Sonne Märt
Bremgarten

das konsumentenfreundliche
Einkaufszentrum:

- ☉ 25 Läden unter einem Dach
- ☉ Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
- ☉ Über Mittag immer geöffnet
- ☉ Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
- ☉ Immer genügend Parkplätze

www.sunnemaert.ch



report

Biel - Kappelen

Von Freitag bis Sonntag 13.–15. Juni war der Flugplatz Biel-Kappelen Zentrum der Schweizer Fliegerei. Das sonnige Wetter mit mehr oder weniger starker Bise über das ganze Wochenende brachte über die drei Tage schätzungsweise rund 30'000 Personen in den Genuss eines fliegerischen Programms, das wohl kaum zu überbieten war. Die Hauptattraktion war natürlich die Patrouille Suisse, die bereits am Freitag mit einem Training aufwartete und am Samstag dann ihre neuen Figuren flog.

Zuerst einmal die Besucher: Yak-52; Yak-9; C-3605; Morane D-3801; TBM-Avenger; Patrouille REVA; Cap-10; Stinson L-5; Chipmunk; Arrow-Copter A-10; DC-3 mit 2 Beech 18; PC-6 Postflug; Swift S-1; Antonov AN-2; Porter der Armee mit Fallschirmspringern.

Die Bieler: Bucker Squadron; Swissboogie Paras; Extra 330 und Modellflug; Stearman; DG-1000 Akro; Broussard und Take-Off Balloon.

Jede Show wurde ausführlich durch den Speaker oder durch passende Musik begleitet so z.B die Bucker mit der Melodie «Flying Machines». Im Kontrast zu maximum Schub, Speed, Lärm und plus/minus «G's» der Tiger und der Extra 300 konnte man den majestätischen Vorbeiflug der DC-3, flankiert von zwei Beech 18, geniessen. Die Akro-Darbietungen der Extra 300, synchron mit einem Modell, begeisterten mit ihrer Präzision. Oft konnten nur Kenner unterscheiden, welches das Flugzeug oder das Modell war.

Zu überzeugen vermochten auch die Patrouille REVA mit ihren drei Canards in enger Formation sowie das



CAP-10-Programm der Franzosen. Die Bucker Squadron, die seit einiger Zeit in Biel beheimatet ist, glänzte trotz kräftiger Bise mit ihrem Können. Wie immer staunten viele, wie man Ausweichmanöver fliegen kann mit einer Stinson L-5, und Werni Meier erntete verdienten Applaus.

Auf grosses Interesse stiess die Demo des Arrow-Copters A-10: Kurzstart mit eingekuppeltem Drehflügel und seine Wendigkeit im Flug. Dies ist der erste Gyrocopter, der in der Schweiz als Experimental zugelassen ist.

Beim Einbruch der Dämmerung klinkte Lars Lehmann seine Swift S-1 und begeisterte die Menge mit seinem «Sky Dance» mit Pyrotechnik. Funken sprühten von den Flügelspitzen und zeichneten seine Figuren in den Himmel. Im Dunkeln erhellten dann Ballone als Himmelslaternen das Flugfeld und im Hangar wurde der Tag jeweils mit musikalischer Unterhaltung beendet.

Col Jost Schneeberger

Patrouille Suisse und Patrouille «REVA» und unsere Stinsy



18.-22. Juni 2014 **zufiker FÄSCHT**

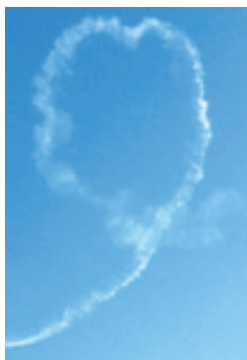
Das Zufikerfäscht wird nur alle sieben Jahre durchgeführt. Es dauert vom Mittwoch bis Sonntag und lockt natürlich Jung und Alt aus der weiteren Region an. Das Motto dieses Jahr hiess «Wasserwelt und Wunderwelt». Auf dem riesigen Festplatz waren die verschiedensten Angebote an Aktivitäten, 17 Verpflegungsstände und Beizli, Präsentationen der Vereine und zwei grosse Bühnen aufgestellt. Das Festgelände wurde umrahmt von einer 1100 m² grossen, bedruckten Leinwand.

Ich will hier die beiden Tage der Luftfahrt beschreiben. Werner Meier hat ein tolles Programm zusammengestellt, dafür fast ein Jahr Vorbereitungsarbeit aufgewendet.

Am Freitag war der Trainingstag, es waren auch zwei Inspektoren des BAZL da, um die Sicherheit für die Zuschauer und die Piloten bei ihren Vorführungen zu beurteilen. Man konnte in der statischen Schau den gelben TCS-Rettungshelikopter und auch den Eurocopter der Luftwaffe bestaunen. Die Mittagszeit wurde ausgefüllt mit einer vielfältigen Schau der Modell-Helikopter.

An den beiden Nachmittagen kamen dann die Flugzeuge und Piloten aus dem Aargau zum Zug. Die Familie und Firma Vogelsang zeigte die Votec- Kunstflugzeuge, zuerst im Formationsvorbeiflug, nachher mit Teilen ihrer Meisterschaftsprogramme über den Zuschauern. Susanne und Urs Vogelsang, übrigens beide Mitglied der Kunstflugnationalmannschaft, kommentierten ihre Figuren direkt aus dem Cockpit.

Frau Bundesrätin Doris Leuthard hat eine Rede gehalten und Frau Regierungsrätin Susanne Hochuli ist am Tandemschirm auf den grünen Boden geglitten – auch das eine Idee von Werni.



Hoch über den Köpfen machte sich der Pilatus Porter bereit, aus ihm sprangen 8 Paras einer Fallschirmaufklärergruppe ab und landeten auf den

Meter genau vor den Zuschauern. Sie wurden herzlich begrüsst und zeigten nachher das Falten der Schirme.

Mitten im Nachmittag kam der aviatische Höhepunkt: Das PC-7 Team der Luftwaffe zeigte über Zufikon das Programm 2014, am Freitag als Training, am Samstag als Hauptattraktion. Die Airshow erntete grossen Applaus. Wir danken Oberst Werner Hoffmann und seinen Mannen für die tolle Leistungsschau.

Dann folgte die nochmalige Vorführung des Votec- Flugzeuges durch Urs, resp. Susanne Vogelsang mit einer Einzel-Akro-Demonstration, etwas vom Spektakulärsten im modernen Kunstflug für Motorflugzeuge. Max Vogelsang zeigte den neu restaurierten AT-16. Der kernige Ton des Pratt-Motors begeisterte einmal mehr alle Aviatikfans.

Als Schlussbouquet kam Werner Meier mit «unserem» Stinsy zum Einsatz. Seine Vorführung des 70-jährigen Kriegsveteranen beeindruckt immer wieder die Zuschauer, Laien und Fachleute. Er zauberte mit dem Rauch sogar ein Herz an den Zufiker Himmel, grosse Begeisterung bei den Zuschauern – und bei Rita, der Fotografin!

So wurde es Abend und auch unsere erfolgreiche Crew des Werbestandes brach ihre Zelte ab. Wir danken den Zufikern – wir kommen wieder im 2021.

Col Henry Saladin



Einige Bilder und der CAF-Stand zeigt «Präsenz». Fotos: Rita Rohrer

news

27. Juni 2014 100 Jahre Dübendorf

Vor hundert Jahren entstand der Flugplatz Dübendorf. Der Franzose Jaboulin war die treibende Person, er gründete die Flugplatzgenossenschaft und beschaffte die finanziellen Mittel zum Kauf der grossen Riedlandfläche zwischen Wangen und Dübendorf. 265 Tausend Franken mussten für die 9350 Aaren Land bezahlt werden.

Nachdem im Jahre 1909 das Cordon-Bennett- Ballonwettfliegen 100tausend Zuschauer zum Gaswerk Schlieren gelockt hatte, glaubte die Bevölkerung an die Zukunft der Luftfahrt. Allerdings waren die Regierung, die Militärführung und der Aeroclub immer noch heftige Gegner der Motorfliegerei, mit Fesselballonen und Luftschiffen wollten sie in die Zukunft schlittern !

Mitfliegen in unserem Warbird «Stinsy»

Koordinator:

Henry Saladin 044 853 0533

Piloten:

Roger Burri 056 667 3843

Ruedi Lang 052 343 8153

Werner Meier 056 633 6181

Ferdi Nietlisbach 079 200 7260

Jost Schneeberger 031 911 8177

Max Schönenberger 044 858 2051

Marc Siegenthaler 079 628 9122

CAF Swiss Wing

www.caf-swisswing.ch

Präsident: CAF Col Hansjörg Engler
Dorfstr. 26, 8165 Oberweningen

Editor: CAF Col Werner Meier
Itenhard 47, 5620 Bremgarten

«Contact» ist das Publikationsorgan des Swiss Wing der CAF in Midland TX, USA

Druck: Knapp AG, 8918 Unterlunkhofen

2014

23. August

30.-31. August

30.-31. August

06.-07. September

13. September

11.-12. Oktober

22. November

Veranstaltungen / Reisen

Simmenshake, St. Stephan

Air 14, Payerne

Oldtimerclassics Hittnau

Air 14, Payerne

Besuch Mirage-Verein, Buochs

Midland, Texas

Jahresendanlass

Flight OPS

Flight OPS

CAF SW

CAF SW

Kurz nach Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde Dübendorf zum nationalen Flugplatz erklärt und die Luftwaffe wurde gegründet: 14 Piloten brachten ihre privaten Flugzeuge nach Dübendorf und leisteten ihren Dienst unter dem ersten Kommandanten, Theodor Real, der eigentlich Kavallerist war.



Am 27. Juni 2014 hat man nun das 100-Jährige begangen. Bewusst war es eine kleine Feier, man will ja den Schwerpunkt des Festes auf die AIR14 in Payerne legen. Über 6000 Zuschauer sind gekommen, haben das lockere Programm mit Freude aufgenommen und die Luftwaffe in ihrem vielseitigen Tun und Wirken bestaunt.

Col Henry Saladin



CAF Swiss Wing - Shop

Stinsy-Wein Rotwein , Cabernet Sauvignon, California
Weisswein, Chardonnay , France

Geniessen Sie diesen Stinsy-Wein an einem lauen Sommerabend und denken Sie daran: Mit jedem Schluck unterstützen sie den CAF Swiss Wing. Info über den Wein und Bestellformulare finden sie auf unserer Homepage oder rufen Sie mich einfach an. Diese 0.5 Liter Flasche eignet sich auch sehr gut als Geschenk für Flieger-Fans. Minimum-Bestellung 6 Flaschen.

Werner Meier, Itenhard 47, 5620 Bremgarten
werner.meier@caf-swisswing.ch

Viele weitere Artikel finden Sie auf unserer Homepage: www.caf-swisswing.ch

